

Vormbaum, Herbert

**Article — Digitized Version**

## Die Frachtrate in der Seeschifffahrt

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Vormbaum, Herbert (1960) : Die Frachtrate in der Seeschifffahrt, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 40, Iss. 11, pp. 621-626

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133047>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

# Die Frachtrate in der Seeschifffahrt

Dr. Herbert Vormbaum, Hamburg

*Der Gütertransport über See gehörte ursprünglich zu den Aufgaben der im Überseehandel tätigen Außenhandelshäuser. Erst der Übergang vom Tauschhandel zum Kaufhandel hat um die Mitte des 19. Jahrhunderts zur Gründung selbständiger Reedereibetriebe geführt. Der folgende Beitrag soll zeigen, daß der Seefrachtenmarkt nicht als ein einheitlicher Weltfrachtenmarkt gesehen werden kann, daß er vielmehr aus mehreren Einzelmärkten besteht, die nach Verkehren, Güterarten und Betriebsleistungen gegliedert sind. Auf ihnen finden sich alle Marktformen von der vollkommenen Konkurrenz bis zum kollektiven Angebotsmonopol bei entsprechend differenzierten Frachtraten. Die Frachtraten selbst werden von einer Anzahl von Komponenten, wie Kosten, Nachfrage, Wettbewerb, individuelle Betriebsgegebenheiten bestimmt, die zum Teil als gesonderte Verrechnungsgrößen in der Ratennotierung erscheinen.*

## DIE GLIEDERUNG DER SELBSTÄNDIGEN SEESCHIFFFAHRT

Die von Reedereien betriebene selbständige Seeschifffahrt wird heute nach der Art der Betriebsleistung in die Trampschifffahrt, die Linienschifffahrt und die Spezialschifffahrt gegliedert.

Der Ausgangspunkt lag in der Trampschifffahrt. Die gegen Mitte des 19. Jahrhunderts quantitativ und zeitlich noch weitgehend unausgeglichenen überseeischen Güterverkehre veranlaßten die Reedereien, die Fahrtrouten und Fahrtzeiten dem jeweiligen Transportgüteraufkommen an den einzelnen Umschlagsplätzen anzupassen. Bei der zu transportierenden Ware handelte es sich überwiegend um Massengüter, die in Schüttung oder in Fässern verpackt übernommen wurden.

Auch heute noch verkehrt die Trampschifffahrt ohne zeitliche Bindungen auf unterschiedlichen Routen, die entsprechend dem jeweiligen Güteraufkommen an den verschiedenen Umschlagsplätzen des Welthandels gewählt werden.<sup>1)</sup> Ihre Ladung besteht überwiegend aus losen oder verpackten Massengütern verschiedener Art. Bei unzureichender Auslastung der Transportkapazität im einzelnen Verkehr versucht der Reeder, sie durch Zuladung von Stückgütern zu ergänzen.<sup>2)</sup> Im Gegensatz zur Trampschifffahrt befahren die Schiffe der Linienschifffahrt jeweils für einen längeren Zeitraum festgelegte Routen mit regelmäßigen Ankunfts- und Auslaufzeiten. Ihre Frachtgrundlage bildet das an den Hauptumschlagsplätzen des Seeverkehrs anfallende Stückgut. Dieses Betätigungsfeld ergab sich für sie dadurch, daß mit der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zunehmenden Regelmäßigkeit in der Abwicklung von Außenhandelsgeschäften zwischen den einzelnen Ländern, mit der Stückgutsendung, die durch Industrialisierung an Bedeutung gewann, und mit dem zunehmenden über-

seeischen Personenverkehr auf verschiedenen Routen ein fahrplanmäßiger Verkehr von den Befrachtern gefordert wurde und auch — orientiert am Frachtaufkommen — von den Reedern gewährt werden konnte. Die Linienschifffahrt nahm etwa ab 1870 einen starken Aufschwung. Der regelmäßige Stückgutverkehr bildet die Basis der Linienschifffahrt. Nicht ausgeglichene Lademöglichkeiten versucht sie durch die Übernahme von Massengütern auszulasten.

Eng in Verbindung mit dieser Entwicklung des Überseehandels, namentlich des Frachtaufkommens nach Güterarten, Gütermengen und Anfallzeiten steht auch die Entwicklung des dritten Zweiges, der Spezialschifffahrt. Der regelmäßige Anfall bestimmter Massengüter und ihre verladungstechnischen wie auch zum Teil risikobestimmten Besonderheiten veranlaßten den Bau von Spezialschiffen für den Transport dieser Güter. So wurde 1886 der erste Tanker in Dienst gestellt. Es folgten Spezialschiffe für die Getreidefahrt, die Kohlefahrt, die Erzfahrt, die Zuckerfahrt, die Zementfahrt und späterhin Kühlschiffe, Fahrzeugtransporter und andere Spezialschiffe.<sup>3)</sup> Die Spezialschifffahrt erfaßt also Güterkreise, die die Basis der Trampschifffahrt und die Sekundärfracht der Linienschifffahrt bilden.

Schon diese kurze Kennzeichnung der drei Zweige der Seeschifffahrt läßt erkennen, daß die Betätigungsfelder nicht scharf gegeneinander abgegrenzt sind, sondern daß Interdependenzen bestehen.

## DIE BESTIMMUNGSGRUNDLAGEN DER FRACHTRATE

Wenn die Frachtrate als der Preis für die Transportleistung in der Seeschifffahrt behandelt wird, so kann zunächst festgestellt werden, daß in der Trampschifffahrt, der Linienschifffahrt und der Spezialschifffahrt die gemeinsame Bestimmungsgrundlage für die untere Grenze der Frachtrate in den Kosten und dem angestrebten Betriebsziel und für die obere Grenze in den Nachfrageverhältnissen besteht. Für diese Grenze gilt in der Seeschifffahrt wie in anderen Verkehrsbetrieben das Prinzip „What the traffic can bear“.

<sup>3)</sup> Besonders am Beispiel der Spezialschifffahrt kann gezeigt werden, daß dem früheren Ausgliederungsprozeß der Seetransportfunktion seit einiger Zeit ein Rückgliederungsprozeß gegenüber steht, der jedoch überwiegend nicht vom Handel, sondern von der Industrie durchgeführt wird.

<sup>1)</sup> Vgl. R a h m a n n : „Export und Import im Wirtschaftsteil der Zeitung“, 3. A., Hamburg 1958, Seite 161. Rahmann gibt für die in der Getreidefahrt tätigen Trampreedere an, daß sie in den einzelnen Monaten des Jahres überwiegend in folgenden Ländern ihre Ladung übernehmen: Januar: Australien (Melbourne, Sidney) — Februar: Indien (Bombay, Kalkutta, Madras, Karachi) — März: Afrika — August: USA — September: Kanada — Oktober: Europa — Dezember: Brasilien, Argentinien.

<sup>2)</sup> Vgl. F i s s e r : „Trampschifffahrt“, Bremen 1957. Darin wird der Anteil der Trampschifffahrt an der Weltschifffahrt 1957 auf 19% geschätzt.

Innerhalb dieser Grenzen wird die Frachtrate weiterhin von der Qualität der angebotenen Transportleistung, von den Wettbewerbssituationen am Frachtenmarkt und von den unterschiedlichen Zielen und Techniken der Ratenbildung in den drei Zweigen der Seeschifffahrt bestimmt.

#### Das Betriebsziel

Das Betriebsziel der Verfrachter, die Reeder oder Ausrüster eines Schiffes sind, ist in der Seeschifffahrt generell die langfristige Rentabilitätsmaximierung. Die Ursache dafür ist in der Internationalität und der Kapitalintensität der Seeschifffahrt zu sehen. Die Rentabilitätsmaximierung ist, im Hinblick auf die Beschäftigungspolitik des Betriebes, dann erreicht, wenn die Zuwachsquote des Grenzgewinns gleich der des Grenzkapitals und damit die Zuwachsquote der Grenzrentabilität gleich 0 ist.<sup>4)</sup> In einem kurzfristigen Zeitraum wird der Verfrachter von der Rentabilitätsmaximierung nur dann Abstand nehmen, wenn damit das langfristige Ziel gesichert oder gefördert werden kann.

#### Die Kosten

Für die Kosten des Seetransportes als der zweiten Bestimmungsgrundlage der Frachtrate bestehen in der Seeschifffahrt stark differenzierte Verhältnisse, wie sie — abgesehen vom Luftfrachtverkehr — wohl in keinem anderen Wirtschaftszweig anzutreffen sind. Die Kosten setzen sich aus Kapitalzinsen, Abschreibungen, Besatzungskosten, Kosten der reederseitigen Versicherungen für das Schiff und die Ladung, Instandhaltungs- und Instandsetzungskosten sowie Kosten für die Schiffssicherheit, Treibstoffkosten, Hafen- und Kanalgebühren, Lade-, Lösch- und Trimmkosten, Kommissionen und Verwaltungskosten des Reedereibetriebes zusammen.

Unter dem Gesichtspunkt der Abhängigkeit können die Kosten zunächst eingeteilt werden in solche, die unabhängig von der durchzuführenden Seereise anfallen, die als reiseunabhängige oder Bereitschaftskosten bezeichnet werden, und in solche, die nur mit der Durchführung einer Seereise auftreten und als reiseabhängige oder Betriebskosten bezeichnet werden.<sup>5)</sup> Die der einzelnen Seereise belastbaren Bereitschafts- und Betriebskosten werden in ihrer Höhe von der Art und Menge der Ladung im ausgehenden und einkommenden Verkehr, von den Gebührenbestimmungen der angelaufenen Häfen, vom Reiseweg und der Reiseentfernung, von der Reisezeit und

<sup>4)</sup> Vgl. dazu die Ausführungen des Verfassers über „Die Zielsetzung der beschäftigungsbezogenen Absatzpolitik erwerbswirtschaftlich orientierter Betriebe“ in: „Zeitschrift für handelswissenschaftliche Forschung“, 1959, Seite 624 ff.

<sup>5)</sup> In der Literatur, die sich mit den Kosten der Seeschifffahrt befaßt, (so z. B. Wagner: „Die Kalkulation der Transportkosten in der Seefrachtschifffahrt“, Ingolstadt 1929), wird verschiedentlich zwischen fixen Kosten, variablen Kosten und fix-variablen Kosten unterschieden. Diese letzte Kennzeichnung, die etwa für Schiffsbesatzungskosten gewählt wird, ist begrifflich nicht haltbar. Es handelt sich bei den unter dieser Bezeichnung erfaßten Kostenarten entweder um Sprungkosten oder um Kostenarten, die sich zum Teil aus fixen und zum Teil aus variablen Kostenelementen zusammensetzen.

der Betriebsform der Reederei bestimmt. Zwischen diesen verschiedenen Bestimmungsfaktoren bestehen wechselseitige Beziehungen.<sup>6)</sup>

Für die Frachtrate ist es entscheidend, die kostenbezogenen Auswirkungen dieser Bestimmungsfaktoren zu erfassen. Ihre Berücksichtigung in der Frachtrate kann im Einzelfall dadurch erfolgen, daß sie an bestimmte Güterarten und Gütermengen, an bestimmte Lade- und Löschhäfen und an bestimmte Fahrtrouten gebunden wird. Ferner können daneben die in einzelnen Verkehren und zu bestimmten Verkehrszeiten auftretenden Sonderkosten in der Frachtrate als Zuschläge zur Grundrate angesetzt und verrechnet werden. Die Wirkung von Frachtraten, die die Kosten unterschreiten, kennzeichnet Nittscher<sup>7)</sup> wie folgt:

„Ist das Frachtniveau auf die Dauer so niedrig, daß die Erträge die Aufwendungen nicht mehr decken, werden Neuinvestitionen unterbleiben und das Schiffsraumangebot durch Auflegung oder Verschrottung von Schiffen — teilweise sogar durch Stilllegung von Reedereibetrieben — verringert, es sei denn, daß durch staatliche Beihilfen die Reedereibetriebe aufrechterhalten werden.“

#### Die Nachfrage

Bedeutender als die Kostenverhältnisse sind in der Praxis der Ratenbildung jedoch die jeweiligen Nachfrage- und Wettbewerbsverhältnisse. Das geben die im Zeitablauf besonders in der Trampschifffahrt, aber auch in der Linien- und Spezialschifffahrt schwankenden Frachtraten zu erkennen.

Die Nachfrage nach Transportraum auf den Seefrachtmärkten ist als eine Auswirkung verschiedener Elemente anzusehen. Diese sind die quantitative überseeische Ausfuhr auf Grund von Außenhandelsverträgen, von zwischenstaatlichen wirtschaftlichen und militärischen Hilfsprogrammen.

Das quantitative Güteraufkommen auf Grund von Außenhandelsverträgen, das in der Regel den überwiegenden Anteil der Nachfrage nach Seefrachtraum umschließt und demnach die Grundlage der nachfrageorientierten Bildung von Frachtraten ist, wird weiterhin von der Nachfrage in den einzelnen Ländern nach Importgütern, dem Angebot der einzelnen Länder an Exportgütern, den staatlichen Regelungen der Export- und Importmöglichkeiten sowie den Preisrelationen der Export- und Importmärkte und den mit der Raumüberbrückung verbundenen Kosten, insbesondere der Frachtrate, bestimmt.<sup>8)</sup>

<sup>6)</sup> Diese wechselseitigen Beziehungen zeigen sich dann, wenn die auf einen Zeitraum (etwa einen Monat) bezogene Transportkapazität eines Schiffes berechnet werden soll. Selbst bei gleichen Güterarten und Gütermengen sowie gleicher Reiseentfernung wird die Zahl der durchführbaren Reisen von den Lösch- und Ladebedingungen der einzelnen Häfen, vom Reiseweg, von der Reisegeschwindigkeit und der Laderaumgestaltung des Schiffes beeinflußt. Für die Reisegeschwindigkeit sei hier noch darauf hingewiesen, daß es der Seeschifffahrt aus Wettbewerbsgründen nicht möglich ist, bei unzureichendem Frachangebot eine Kostensenkung im Wege der intensitätsmäßigen Anpassung — hier Herabsetzung der Reisegeschwindigkeit — vorzunehmen.

<sup>7)</sup> W. Nittscher: „Die Frachtbildung in der Seeschifffahrt“, in: „Wegweiser durch die Verkehrswirtschaft und ihre Ordnung“, Hamburg 1954, Seite 288.

<sup>8)</sup> Ein entscheidender Einfluß des Luftfrachtgeschäftes auf die Ratenbildung in der Seeschifffahrt wird sich erst dann ergeben, wenn der überseeische Luftgütertransport über den bisher überwiegenden Kreis der hochwertigen Güter und der Elfgüter hinauswächst.

Die Höhe der Frachtrate bildet damit ein entscheidendes, aber nicht das alleinige Steuerungsinstrument für das Aufkommen an Seetransportgütern an den einzelnen Umschlagsplätzen. Das gilt um so mehr, je geringer die Preisdifferenz der Güter zwischen den Export- und Importplätzen ist. Die in der Regel vergleichsweise geringeren Preisdifferenzen bei Massengütern des Welthandels bewirken eine vergleichsweise höhere Frachtraten-Mengen-Elastizität als die höheren Preisdifferenzen bei hochwertigen Industrieerzeugnissen. Diese bei den einzelnen Güterarten und darüber hinaus in den einzelnen Marktrelationen unterschiedlichen Elastizitäten sind bei der Ratenbildung zu beachten, sie bilden die Grundlage für die Bemessung nach dem Prinzip „what the traffic can bear“. Nach diesem Prinzip versucht der Reeder, die Wertbeiträge, die für die verschiedenen Güter zwischen den progressiv kalkulierten fob-Preisforderungen der Exporteure und den retrograd kalkulierten cif-Preisangeboten der Importeure bestehen, möglichst bis zu derjenigen Grenze auszuschöpfen, die sich auf Grund der Frachtraten-Mengen-Elastizität seiner betrieblichen Zielsetzung unterordnet.<sup>9)</sup> Im Extrem kann also die Höhe der Frachtrate dem einzelnen Gut die sonst gegebene Exportfähigkeit nehmen.<sup>10)</sup>

Zur Nachfrage als Bestimmungsmerkmal der Frachtrate muß noch darauf hingewiesen werden, daß ihr beim Befrachter nicht immer nur ein Stückgut, mehrere Stückgüter oder Massengüter zugrunde liegen, die die Raumfähigkeit<sup>11)</sup> und/oder die Tragfähigkeit<sup>12)</sup> eines Seeschiffes nur zum Teil beanspruchen, sondern daß die vorgesehene Frachtmenge in verschiedenen Fällen die Raum- und die Tragfähigkeit oder auch nur die Raum- oder die Tragfähigkeit eines Schiffes auslastet. Letzteres ist für den Seetransport einiger Massengüter geradezu typisch (zum Beispiel in der Olfahrt, der Getreidefahrt, der Kohlefahrt), es trifft aber auch für Stückgüter im Spediteur-Sammelgutverkehr zu. In derartigen Fällen ist die Nachfrage auf die Charterung von Schiffen gerichtet. Sie tritt in Erscheinung auf dem Chartermarkt als einem Teilmarkt des Seefrachtenmarktes. Nachfrager auf diesem Markt sind neben den genannten Befrachtern verschiedentlich die im Linienverkehr tätigen Verfrachter, die sich in Zeiten unzureichenden Angebots an Frachtraum im Wege der Charterung zusätzliche Transportkapazitäten für den Linienverkehr zu beschaffen versuchen. Diese Nachfrage kann auf folgende Charterformen gerichtet sein:

a) auf den Abschluß einer Reisecharter, also die Miete des gesamten Laderaumes eines Schiffes für eine ausgehende Reise;

- b) auf den Abschluß einer Zeitcharter, also die Miete des gesamten Laderaumes eines Schiffes auf Zeit unabhängig von den in dieser Zeit auszuführenden Reisen;
- c) auf eine Reise-Zeit- oder Konsekutivcharter, die den gesamten Laderaum eines Schiffes für eine oder mehrere ausgehende und einkommende Reisen bei festgelegter Reiseroute umschließt;
- d) auf eine Bear-Boat-Charter, bei der über das leere Schiff, also ohne Besatzung, Proviant, Treibstoff usw., ein Chartervertrag auf Zeit abgeschlossen wird.

In allen diesen Fällen der Charterung von Schiffen gelten für die Frachtrate Besonderheiten, die später noch zu nennen sind.

#### Der Wettbewerb

Der Wettbewerb umschließt als Bestimmungsmerkmal den Wettbewerb zwischen den Befrachtern (und in dem genannten Sonderfall auch zwischen Reedern) als den Wettbewerb um Schiffsraum sowie den Wettbewerb zwischen Verfrachtern als Wettbewerb um Frachten.

Der zuerst genannte Wettbewerb, der immer nur zu Zeiten eines Frachtenboom auftritt, dann aber zunächst nur jeweils auf den Chartermärkten wirksam wird, soll hier nicht weiter behandelt werden. Er übt auf die Höhe der Frachtraten die gleichen Wirkungen aus, wie sie sich an allen Märkten zu Zeiten eines Nachfrageüberhangs zeigen. Dagegen hat der Wettbewerb zwischen den Verfrachtern, der in der Vergangenheit zeitlich überwiegend in Erscheinung trat, dazu geführt, daß Frachtraten auf besondere Weise gebildet und berechnet wurden.

Es wurde schon darauf hingewiesen, daß das Hauptbetätigungsfeld der Trampschifffahrt und der Spezialschifffahrt im überseeischen Massengutverkehr liegt, während die Linienschifffahrt überwiegend auf dem Stückgutverkehr basiert. Es wurde weiterhin gesagt, daß die Trampschifffahrt unausgelastete Kapazitäten im Stückgutverkehr, die Linienschifffahrt im Massengutverkehr auszugleichen versucht. Darin ist ein erster Ansatzpunkt für den Wettbewerb der Verfrachter zu sehen. Daneben bestehen, wie in jedem Wirtschaftszweig, in dem der Wettbewerb nicht durch lose Absprachen oder strenge Verträge der Wettbewerber oder auch durch staatliche Maßnahmen aufgehoben ist, Wettbewerbsverhältnisse innerhalb der einzelnen Zweige der Seeschifffahrt. In beiden Wettbewerbsverhältnissen wirken als den Wettbewerb fördernde Elemente die Freiheit der Meere und — von Sonderfällen der Flaggendiskriminierung abgesehen — die unbehinderte Zugänglichkeit nationaler Straßen des Seeverkehrs sowie die gleiche Behandlung aller Schiffe in den Seehäfen. Sie geben dem Reeder die Möglichkeit, zusätzlichen Frachtraum in Dienst zu stellen, neue Linienverkehre in allen Relationen einzurichten, und sie geben insbesondere der Trampschifffahrt die Möglichkeit, ihr Frachtraumangebot jeweils an den günstigsten Marktverhältnissen zu orientieren.

<sup>9)</sup> Es liegt hier also eine Preisdifferenzierung nach der Belastbarkeit der Güter vor.

<sup>10)</sup> Vgl. W. Nittscher: „Schiffahrtskonferenzen und Abladerschaft“, in: „Wirtschaftsdienst“, 1960, Seite 75 ff. Diese Bedeutung der Seefrachtrate hat in den letzten Jahren zu der Frage geführt, ob die Konferenzraten nicht zukünftig von den Konferenzen und der Abladerschaft gemeinsam festgelegt werden sollten, da doch letztlich nur die Abladerschaft als ein Glied in der Handelskette der Güter genau übersehen kann, welche Frachtrate die einzelne Güterart zu tragen vermag.

<sup>11)</sup> Die Raumfähigkeit wird gemessen in Kubikfuß oder Kubikmeter.

<sup>12)</sup> Die Tragfähigkeit wird gemessen in tons deadweight (tdw).

Dieser insoweit mögliche Wettbewerb der Verfrachter hat aber mit dem Aufkommen der Linienschifffahrt durch die Gründung der HAPAG im Jahre 1847 sehr bald zu ruinösen Konkurrenzkämpfen geführt. Ein erster Frachtkampf wurde in den Jahren von 1880 bis 1885 zwischen den Reedereien verschiedener Nationen in der Nordatlantikkfahrt ausgetragen. Er endete mit einem Übereinkommen über Mindestraten und führte ferner dazu, daß einzelne der beteiligten Reedereien sich zusätzlich zu einer Interessengemeinschaft und später zu einem Pool zusammenschlossen. Derartige Vorgänge haben sich in der Linienschifffahrt seitdem des öfteren wiederholt. Versuchen wir die heutige Wettbewerbssituation in der Linienschifffahrt zu kennzeichnen, so zeigt sich eine weitgehende Ausschaltung des Wettbewerbs durch die Bildung von über 200 Schifffahrtskonferenzen, die etwa 90 % des Linienverkehrs erfassen und teilweise weiterhin durch Interkonferenzabkommen<sup>13)</sup> gebunden sind.

Die Konferenzabsprachen, denen immer nur bestimmte Verkehrsrelationen zugrunde liegen, reichen von der losesten Form der Absprache über die Ankunfts- und Auslaufzeiten der einzelnen Schiffe und die innerhalb der gekennzeichneten Route anzulaufenden Häfen über das Mengenkartell, das Preiskartell, die Gründung von Betriebsgemeinschaften<sup>14)</sup> bis zum Pool als Fracht- und Gewinnverteilungsgemeinschaft.

Hier interessieren insbesondere diejenigen Konferenzen, die die Merkmale des Preis- und Konditionenkartells tragen. Das trifft für die Konferenzen überwiegend zu. In diesen Konferenzen sind die Frachtraten der Konferenzreeder für die in die Konferenzroute einbezogenen Schiffe gebunden. Sie werden den Reedern in der Form von vertraulichen, also den Außenseitern, den Befrachtern und den weiteren Interessenten nicht zugänglichen Tarifen zugeleitet. Es könnte scheinen, als sei damit der Wettbewerb zwischen den Konferenzreedern ausgeschaltet, ein kollektives Angebotsmonopol gebildet worden. Das ist jedoch, wie es die Erfahrung lehrt, nicht der Fall.

Der Wettbewerb bedient sich innerhalb der Konferenz lediglich anderer Mittel, insbesondere des Mittels der Qualität der Transportleistung, die überwiegend in der Schnelligkeit, der Regelmäßigkeit, der Pünktlichkeit, der Transportsicherheit und der Anpassung der Einrichtung und Ausstattung des Schiffes an die Anforderungen des Transportgutes zum Ausdruck kommt. Dieser Wettbewerb besteht selbst dann weiterhin, wenn der einzelne Reeder in einem Pool an eine Frachtmenge gebunden ist und der Gewinn unter den Reedern nach einem Schlüssel verteilt wird. Die Ursache ist darin zu sehen, daß der einzelne Reeder bei Mengenüberschreitungen eine Kompensationsrate

<sup>13)</sup> Es handelt sich dabei um Abkommen zwischen mehreren Konferenzen, deren Fahrtbereiche sich berühren. So erfassen die Trans-Atlantik Associated Freight Conferences sieben Konferenzen der Atlantikschifffahrt im ausgedehnten Verkehr von den USA.

<sup>14)</sup> Die Betriebsgemeinschaften zeichnen sich dadurch aus, daß für alle Konferenzmitglieder an den Umschlagplätzen gemeinsame Frachtkontore und Lade- und Löschplätze (Kaianlagen mit Kaischuppen und Umschlagseinrichtungen) unterhalten werden.

als Teil der zusätzlich erwirtschafteten Frachtrate von der Gemeinschaftsabrechnung zurückbehalten kann<sup>15)</sup> und außerdem sein Interesse darauf gerichtet ist, sich ein günstige Ausgangssituation für eine Neuvereinbarung der Mengenzuteilungen zu schaffen.

#### DIE TECHNIK DER FRACHTRATENBILDUNG

Es muß unterschieden werden zwischen Frachtraten in der Konferenzschifffahrt, in der ungebundenen Linienschifffahrt, in der Trampschifffahrt und in der Spezialschifffahrt.

Die Ladefähigkeit eines Schiffes kommt in der Raumfähigkeit, auch bezeichnet als cubic capacity oder Räume, und in der für die Ladung verfügbaren Nettotragfähigkeit, auch bezeichnet als cargo deadweight oder useful deadweight, zum Ausdruck. Je nach der Raum-Gewichts-Relation, dem Staukoeffizient der Ladung, der nach dem metrischen System auf der Grundrelation 1 t = 1 cbm und nach dem englischen System auf der Grundrelation 20 cwt = 40 cbft beruht, kann die Vollausslastung der Kapazität in einer vollen Ausnutzung der Raumfähigkeit und der Nettotragfähigkeit oder einer dieser Größen bestehen. Eine Beladung mit Schwergütern würde die Raumfähigkeit, eine Beladung mit sperrigen Gütern die Tragfähigkeit nicht voll auslasten. Dem Ziel der günstigsten Erlösgestaltung entspricht es daher, für Schwergüter eine gewichtsbezogene Frachtrate und für Raumbüter eine maßbezogene Rate festzulegen, oder eine Maß-Gewichts-Rate auf der genannten Grundrelation anzusetzen, die dem Reeder die Auswahl der Abrechnungsgrundlage überläßt. Dabei wird das Maß regelmäßig erfaßt als ein Maß über alles. Die größten Abmessungen sind also bestimmend.

Auf diesen Grundlagen werden die Frachtraten der Konferenzschifffahrt und der Linienschifffahrt bestimmt. Sie werden darüber hinaus entsprechend dem Wert der Güter und den hafen- und routenweise unterschiedlichen Kostenbedingungen und Nachfrageverhältnissen nach Güterarten, Häfen und Transporteinrichtungen differenziert.<sup>17)</sup> Die Tarifierung kann in den Formen des Gütereinzeltarifs, des Güterklassentarifs oder des Hafengruppentarifs erfolgen. Während

<sup>15)</sup> Diese Kompensationsrate umschließt immer dann einen Zusatzgewinn zugunsten des Reeders, wenn ihre Bemessung an den Durchschnittskosten des Reeders pro Raum- oder Gewichtseinheit orientiert ist. Die Ursache ist darin zu sehen, daß die mit derartigen zusätzlichen Transporteinheiten anfallenden Zusatzkosten (Grenzkosten) auf Grund der hohen Bereitschaftskosten und der hohen reisefixen Kosten der Seeschifffahrt die Durchschnittskosten unterschreiten.

<sup>16)</sup> Mit dieser Berechnung des Rauminhaltes einer Frachteinheit werden lichte Räume mit ihren vollen Abmessungen in die Frachtrate einbezogen. Bei Massengütern (Güter, bei denen der Rauminhalt nach dem metrischen System 1 cbm je Gewichtstonne oder nach dem englischen System 1 cbm je 1,11 Gewichtstonnen überschreitet) kommt es für den Befrachter also darauf an, die Abmessungen der Verpackung möglichst klein zu halten. Der Frachtvorteil, der sich mit der Zerlegung eines Gutes zur Verhinderung von lichten Räumen erreichen läßt, kann unter Umständen die Kosten der Zerlegung und späteren Montage überschreiten.

<sup>17)</sup> Die Differenzierung nach den Transportrichtungen auf einer Route wirkt sich dann besonders stark aus, wenn das Transportgüteraufkommen in den Verkehrsrelationen der Route stark voneinander abweicht. Diese Differenzierung ist eine der Erscheinungsformen der möglichen Frachtdisparitäten (Frachtunterschiede bei gleicher Ware und gleicher Transportentfernung), die ihre Ursache in den unterschiedlichen Güteraufkommen, Hafenkosten und/oder Hafenliegezeiten der Häfen finden.

der Gütereinzeltarif jeweils die Frachtrate für die einzelne Güterart und den Transport zwischen einzelnen Häfen gesondert ausweist, werden die Frachtraten im Güterklassentarif jeweils für Gruppen von Gütern und den Transport zwischen einzelnen Häfen aufgeführt. Der Hafengruppentarif faßt dagegen die verschiedenen Häfen zu Hafengruppen zusammen und weist die nach Güterarten oder Gütergruppen gestaffelten Frachtraten als einheitliche Raten für jeweils eine Gruppe von Häfen (bezeichnet als Range) aus. Für besonders hochwertige Güter wird neben der Maß- oder Gewichtsfracht ein Wertzuschlag erhoben oder die Frachtrate als eine Wertrate in Prozent des Güterwertes angesetzt.

Die notierten Raten, deren Berechnung für das einzelne Gut nach seinem Maß, Gewicht oder Wert zur Nettorate führt, liegen in der freien Linienfahrt in der Regel unter denjenigen der Konferenzen.

Der Nettorate, die die Abfertigungsgebühr mit umschließt, werden in der Regel 10% Primage hinzugerechnet. Das ergibt die Bruttoreate. Die Bedeutung dieser Primage kann nur historisch begründet werden.<sup>18)</sup> Ihr fehlt als Sonderzuschlag heute jede Rechtfertigung.

Zur Berechnung der endgültigen Frachtrate ist in der Linienschifffahrt diese Bruttoreate verschiedentlich noch zu korrigieren um Frachtzuschläge und um Frachtminderungsbeiträge. Die Frachtzuschläge können sein:

transportgutbedingte Zuschläge für sperrige Güter, Schwergüter und feuergefährliche Güter<sup>19)</sup>;

frachtregulierungsbedingte Zuschläge für Nachnahmelieferungen und Frachtzahlungen in Fremdwährungen; hafenbedingte Zuschläge für besondere Gebührenbelastungen oder Umschlagsverzögerungen in einzelnen Häfen (z. B. Surcharges, Verstopfungszuschläge, Harbour Dues, Landing Charges, Manifestgebühren, Tonnengelder, Mercantile Marine Tax);

verkehrsbedingte Zuschläge für besondere Risiken und Fahrtbehinderungen in einzelnen Verkehren und zu einzelnen Zeiten (z. B. Winterzuschläge, Zuschläge für Extracharterungen);

Zuschläge auf Grund transportvertraglicher Besonderheiten (z. B. Optionszuschläge und Rangezuschläge).

Diese Zuschläge, die ihre reederseitige Begründung in erhöhten internen Kosten, externen Kosten oder zusätzlichen Risiken finden, werden immer dann angewendet, wenn ihre Grundlagen auf Grund der Tarifierungsart oder von Veränderungen, die nach der Tarifierung eingetreten sind, in der tarifierten Grundrate nicht erfaßt sind.

Frachtminderungsbeiträge sind dagegen überwiegend ein Mittel des Wettbewerbs der Konferenzen gegen-

<sup>18)</sup> Vgl. Hellauer: „Nachrichten- und Güterverkehr“, in: „Die Handelshochschule“, Seite 273; Giese: „Das Seefracht-Tarifwesen“, Berlin 1919, Seite 190. Hellauer weist darauf hin, daß die Primage (früher auch als Prämie, Kaplake oder Gratifikation bezeichnet) ursprünglich außerhalb der Seefracht als Sonderbetrag dem Kapitän des Schiffes vom Ablader gewährt wurde, um ihn zu einem Schutz der Ware vor den Gefahren des Seetransportes zu veranlassen. Die Bezeichnung Kaplake führt Giese darauf zurück, daß sie als eine Sondervergütung für den Schiffer zur Beschaffung der Winterkleidung gedacht war.

<sup>19)</sup> Für feuergefährliche Güter ist auf die Seefrachtordnung von 1912 in der Neubearbeitung von 1930 hinzuweisen, die für verschiedene Güter besondere Transportbestimmungen oder auch den Ausschluß vom Seetransport vorsieht.

über der freien Linienfahrt, der Trampfahrt und in Sonderfällen auch gegenüber der Spezialfahrt. Sie erscheinen als Rabatte aus Primagen, als Konferenzrabatte und als Kampfprabatte. Rabatte aus Primagen sind Treurabatte. Sie werden als Sofortrabatt gewährt, wenn der Befrachter sich verpflichtet, alle Versendungen auf der Route der Konferenz in einer vertraglich festgelegten zukünftigen Zeit nur mit Konferenzschiffen vorzunehmen. Sie werden als nachträgliche Rabatte gewährt, wenn der Befrachter in einem festgelegten, vergangenen Zeitraum<sup>20)</sup> alle Versendungen auf der Konferenzroute Konferenzreedern zugeleitet hat. Da die Anti-Trust-Gesetzgebung der USA derartige Rabatte nicht zuläßt, wird den Befrachtern dort bei Unterzeichnung des Treurevers von vornherein eine niedrigere Frachtrate berechnet.

Im Gegensatz zu diesem Treurabatt ist der Konferenzrabatt als ein Mittel anzusehen, mit dem kurzfristig veränderte Bestimmungsgrundlagen der Frachtrate erfaßt werden, um Tarifänderungen zu verhindern. Will sich der Befrachter vor nachteiligen Frachtänderungen schützen, so kann er den erst später auszuführenden Transport schon vorzeitig bei der Konferenz buchen. Für eine in den Konferenzbedingungen genannte Frist gilt dann die Frachtrate des Buchungstages als Abrechnungsgrundlage.<sup>21)</sup> Sofern gebuchte Frachten nicht zur Abladung kommen, berechnet die Konferenz dem Befrachter nicht den vollen Frachtbetrag, sondern nur eine Fautfracht.

Kampfprabatte sind dagegen das Mittel der Kampfpolitik, die darauf abgestellt ist, die Konkurrenten aus dem Markt zu drängen oder zum Eintritt in die Konferenz beziehungsweise zum Abschluß eines Wettbewerbsvertrages<sup>22)</sup> mit der Konferenz zu zwingen.

In einem Konkurrenzkampf zwischen „The Association of West-India Trans-Atlantic Steamship Lines“ und der „Ocean/Stinnes Linie“ im Jahre 1952 wurde sowohl von der Konferenz als auch von dem Außenseiter ein Kampfprabatt in Höhe von 50% der Frachtrate gewährt.

Kampfprabatte werden sowohl in der Linienfahrt als auch in der Trampfahrt eingeräumt. Sonst wird jedoch die Frachtrate in der Trampschifffahrt im Gegensatz zum Ratendiktat in der Konferenzfahrt und dem die-

<sup>20)</sup> Als Zeitraum gelten verschiedentlich sechs Monate. Die Auszahlung erfolgt dann nach weiteren sechs Monaten. Begünstigter ist beim Abschluß von Frachtverträgen mit Speditoren heute der Spediteur.

<sup>21)</sup> Vgl. Richter: „Die Frachttarife der Seeschifffahrt“, Schriftenreihe der IHK Mannheim, Heft 1. Diese Regelung gibt dem Außenhandelskaufmann die Möglichkeit, in seine Vorkalkulation für ein abzuschließendes Exportgeschäft (bei cif-Verträgen) oder Importgeschäft (bei fob-Verträgen) eine endgültige Frachtrate einzubeziehen. Darin wird verschiedentlich auch der besondere Vorteil gesehen, den die Konferenz im Gegensatz zur konferenzfreien Schifffahrt dem Befrachter gewährt. Richter nennt ein besonderes Kontraktsystem im Verkehr zwischen Europa und der Ostküste der Vereinigten Staaten sowie Kanada, bei dem der Ablader nach Zeichnung eines entsprechenden Vertrages von Ratenänderungen nicht betroffen wird.

<sup>22)</sup> Derartige Wettbewerbsverträge belassen den Wettbewerber außerhalb der Konferenz, sie legen ihm aber Beschränkungen in der Ausnutzung der Wettbewerbsmittel auf. So kann ein Wettbewerbsvertrag vorsehen, daß der Wettbewerber die Konferenzraten nur bis zu einem genannten Prozentsatz unterschreiten darf.

sem angepaßten Ratendiktat in der freien Linienfahrt am freien Frachtenmarkt gebildet und berechnet. Hier wird also die Frachtrate im Einzelfall zwischen den Befrachtern und den Verfrachtern unter Beachtung der genannten Bestimmungsfaktoren ausgehandelt. Die damit an den Umschlagsplätzen verschiedentlich stark voneinander abweichenden Frachtraten der Trampschifffahrt veranlassen die Trampreeder, mit ihrem örtlichen Angebot an Ladekapazitäten entsprechend zu reagieren, sich also den Umschlagsplätzen mit günstigen Raten zuzuwenden, wodurch wieder eine weitgehende örtliche Übereinstimmung der Raten eintritt. Es besteht hier also eine Interdependenz der Frachtraten. Der Trampreeder orientiert sich beim Aushandeln der Frachtrate weitgehend an den Notierungen des Londoner Frachtenmarktes.

Die Raten der Trampschifffahrt liegen bei vergleichbaren Verkehren erfahrungsgemäß etwa 20—30 % unter den Raten der Linienschifffahrt. Bei einer Beurteilung dieser Differenz darf aber nicht übersehen werden, daß die Linienfahrt eine qualitativ höherwertige Leistung erbringt als die Trampfahrt, die überwiegend Zweite-Hand-Tonnage einsetzt.

Die gleichen Verhältnisse kennzeichnen die Bildung der Frachtraten für Trampschiffe und Spezialschiffe am Chartermarkt. Als Anbieter erscheinen hier Reeder der Trampschifffahrt, der Spezialschifffahrt und auch der Linienschifffahrt mit Schiffen, die aus dem Linienverkehr zurückgezogen wurden. Als Nachfrager treten Befrachter des Handels, der Industrie und des Speditionsgewerbes sowie in Zeiten eines Frachtenboom Reeder der Linienschifffahrt auf. Die Frachtrate wird im Einzelfall ausgehandelt und festgelegt als Pauschalrate, die unabhängig von den effektiven Verschiffungseinheiten zu entrichten ist (auch bezeichnet als Lumpsum-Fracht), als Mengenfrachtrate, die auf der Basis vertraglicher Verschiffungseinheiten berechnet wird, oder als Zeitfrachtrate, die also auf der

zeitlichen Verfügbarkeit des Charterers über den Schiffsraum basiert und entsprechend die Abrechnungsgrundlage der Zeitcharter bildet.

Daneben sind in Charterverträgen verschiedentlich noch Klauseln über die Zuordnung von Lösch- und Ladekosten enthalten (so die Klausel „fio“, die besagt, daß der Charterer die Lösch- und Ladekosten zu tragen hat). Ferner können Eilgelder zugunsten des Charterers gewährt werden, wenn der Charterer bei der Klausel „fio“ die vorgesehenen Lösch- und Ladezeiten unterschreitet, sowie Überliegegelder berechnet werden, die dann zugunsten des Reeders vom Charterer zu entrichten sind, wenn die vorgesehenen Lade- und Löschzeiten überschritten werden. Die letzteren Klauseln finden ihre Ursache darin, daß Hafenliegezeiten als ein Verlust an möglichen Reisezeiten anzusehen sind und daß sie den Reeder mit erheblichen Hafengebühren belasten. Diese betragen für 12 500-BRT-Schiffe pro Stunde ca. 300—500 DM.

Ein besonderer Hinweis ist noch erforderlich auf die Frachtennotierung am Tankfrachtenmarkt. Sie basiert auf den von der United States Maritime Commission (USMC) 1938 oder dem britischen Ministry of Transport (MOT) 1946 festgelegten Raten. Dem einzelnen Frachtvertrag werden diese wiederum nach Verkehrsrelationen bestimmten Basisraten zugrunde gelegt. Die jeweilige Marktlage findet ihren Ausdruck in prozentualen Zuschlägen zu diesen Basisraten. Dabei entspricht dem Nulltarif des Ministry of Transport die Rate USMC — 30,52 %. Eine dritte Notierung, die London Market Tanker Nominal Freight Skale (SKALE) basiert auf den MOT-Raten, weist aber Sonderaufschläge für Kanalpassagen gesondert aus. Nittscher<sup>23)</sup> weist für 1954 darauf hin, daß „70—75 % der Welttankerflotte durch Eigentum oder langfristige Charterungen an die Ölkonzerne gebunden“ waren. Dieser Anteil wird heute noch höher sein.

<sup>23)</sup> A. a. O. S. 292.

**Summary:** Freight Rates in Maritime Shipping. — Maritime shipping was originally a function of foreign trade firms operating in oversea trade. Today several special features distinguish maritime shipping from inland traffic carriers. The particular structure of maritime shipping, its price formation (freight rates) and its strong international ties are the main subjects of this study. The author specially shows the interdependence of freight rates formation and kind of shipping (liner- or trampshipping), on the one hand, and of international ties (shipping conferences), on the other. The purpose of operations, the cost structure, the competition showing characteristic features in its competitive struggles, finally leading to conference agreements, are described. Finally the reader is informed about the technical side of freight rates formation, which is based on data of ship's hold and weight.

**Résumé:** Le barème des transports pour la navigation maritime: L'auteur fait ressortir les traits caractéristiques de la navigation maritime moderne par lesquels elle se distingue des transporteurs continentaux. Il dirige son attention principalement sur les particularités de structure de la navigation maritime, ses tarifs de fret ainsi que sa forte liaison contractuelle à l'échelle internationale. Il analyse l'interdépendance entre la formation des tarifs de fret et la branche d'exploitation d'une part et les Conférences maritimes d'autre part. L'auteur détaille les buts et la situation des branches, les cahiers de frais, la compétition et les particularités concurrentielles qui devaient mener aux conventions des conférences. Finalement l'auteur nous renseigne sur les modalités techniques de la formation des tarifs de fret maritimes.

**Resumen:** Las Tarifas en el Transporte Marítimo. — Primitivamente una de las actividades propias de las firmas exportadoras-importadoras especializadas en el comercio de ultramar; el transporte marítimo presenta hoy algunas particularidades frente a los medios de transporte por tierra y sobre todo frente a los medios de transporte continentales en general. La estructuración especial del transporte marítimo, la constitución de sus tarifas (portes marítimos), así como su acentuada interdependencia internacional, son los temas centrales del presente trabajo. En este sentido llama el autor particularmente la atención sobre la mutua dependencia entre la constitución de las tarifas de los fletes marítimos y las empresas que realizan los transportes (Servicios de línea y cargueros) por una parte así como compromisos internacionales por otra (Conferencias sobre el transporte marítimo). El autor muestra la meta de las empresas, la estructuración de los gastos, la concurrencia y sus luchas peculiares que llevaron finalmente a una discusión común en conferencias.